Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1403

03.03.82

Sachgebiet 923

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hinsken, Sauter (Epfendorf), Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Straßmeir, Dr. Kunz (Weiden), Bühler (Bruchsal), Feinendegen, Fischer (Hamburg), Hanz (Dahlen), Dr. Jobst, Kiechle, Milz, Pfeffermann, Regenspurger, Seiters, Sick, Tillmann, Zierer, Dr. Rose, Pohlmann, Dr. Bugl, Lowack, Rossmanith, Linsmeier, Ruf, Dr. Stavenhagen, Buschbom, Sauer (Stuttgart), Keller, Dr. Olderog, Dr. Jenninger, Dörflinger, Frau Benedix-Engler und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU
— Drucksache 9/1365 —

Verkehr auf winterlichen Straßen

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 1. März 1982 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie hat sich in den Jahren seit 1975 der mengenmäßige Einsatz von Streusalz entwickelt?

Auf den Bundesfernstraßen wurden an Tausalzen verbraucht:

Winter	1975/76	674 000 t
	76/77	427 000 t
	77/78	486 000 t
	78/79	772 000 t
	79/80	414 000 t
	80/81	777 000 t.

2. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die dadurch hervorgerufenen
   a) Umweltschäden,
   b) Schäden an den Straßen,
   c) Schäden an den Fahrzeugen?

a) Umwelt

Die Höhe der durch die Tausalzverwendung entstehenden Schäden ist insgesamt nicht quantifizierbar.

b) Straßen

Ein Einfluß von Tausalz auf die Eigenschaften der Straßenbaustoffe und Straßenoberflächen konnte nicht festgestellt werden.

c) Fahrzeuge

Das Umweltbundesamt gibt im Streusalzbericht I an, daß die streusalzbedingten ökonomischen Verluste auf bis zu 2,5 Mrd. DM pro Jahr geschätzt werden.

3. In welchen Größenordnungen soll nach Auffassung der Bundesregierung in Zukunft bei den verschiedenen Straßenkategorien der Einsatz von Streusalz reduziert werden?

4. Inwieweit treten dadurch erhöhte Verkehrssicherheitsrisiken auf, und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung diese abbauen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß zur Aufrechterhaltung einer den winterlichen Verhältnissen angemessenen Verkehrssicherheit auf den Bundesfernstraßen nach dem derzeitigen Erkenntnisstand auf Tausalz nicht verzichtet werden kann. Zum Schutz der Umwelt wird jedoch die Tausalzmenge auf ein für die Verkehrssicherheit unabdingbares Mindestmaß beschränkt.

5. Welche anderen Streumittel kommen bei den verschiedenen Straßenkategorien in welchen Größenordnungen als Ersatz in Frage und welche
   a) Umweltschäden,
   b) Schäden an Straßen,
   c) Schäden an Fahrzeugen

   gehen von diesen Streumitteln aus?

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit des Einsatzes verschiedener Streumittel
   a) bei unterschiedlicher Verkehrsdichte,
   b) bei unterschiedlichen topographischen Verhältnissen?

Als Ersatz kommen nach dem derzeitigen Erkenntnisstand nur abstumpfende Mittel wie Sand und Splitt in Frage.

Bei Verzicht auf Tausalz müßte für Bundesfernstraßen mindestens die zehnfache Menge abstumpfender Mittel ausgebracht werden, durch die folgende Schäden hervorgerufen werden können:

a) Umwelt
- Verstopfung von Kanalisationen und Beeinträchtigung der Kläranlagen,
- Ablagerungen auf anliegenden Grundstücken.

b) Straßen
- Aufhöhung der Bankette durch Ablagerung; dadurch Behinderung des Abflusses des Oberflächenwassers, was die Gefahr von Aquaplaning erhöht,
- Stärkerer Verschleiß von Fahrbahnmarkierungen.

c) Fahrzeuge

— Lack- und Glasschäden.

Die Bundesregierung sieht zur Zeit keine Notwendigkeit für den Einsatz verschiedener Streumittel auf den Bundesfernstraßen.

7. Wie ist die Praxis des Einsatzes von verschiedenen Streumitteln in

    a) skandinavischen Ländern,
    b) Österreich,
    c) Schweiz,
    d) Frankreich?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß in den genannten Ländern auf Straßen, die mit den Bundesfernstraßen vergleichbar sind, Tausalz oder Tausalzlösungen eingesetzt werden.

8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den prozentualen Anteil von mit Winterreifen ausgerüsteten Personenkraftwagen

    a) in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt,
    b) in unterschiedlichen Regionen?

a) Der prozentuale Anteil mit Winterreifen ausgerüsteter Personenkraftwagen wird auf 25 v. H. bis 30 v. H. geschätzt.

b) Für unterschiedliche Regionen liegen keine Zahlenangaben vor.

9. Welchen Beitrag zur Verkehrssicherheit auf winterlichen Straßen leisten nach Auffassung der Bundesregierung diese speziellen Winterreifen bei unterschiedlichem Einsatz von Streumitteln?

Winterreifen bieten, verglichen mit Sommerreifen, auf schnee- und eisbedeckten Straßen ein besseres Traktions- und Bremsvermögen. Inwieweit sich diese Vorteile in der Praxis auf die Verkehrssicherheit auswirken, hängt weitgehend vom Fahrerverhalten ab.

10. Erwartet die Bundesregierung technologische Weiterentwicklungen beim speziellen Winterreifen, die seine Wirksamkeit noch nennenswert verbessern?

In den letzten Jahren gab es Fortschritte bei der Weiterentwicklung des Winterreifens. Ob sich die Wirksamkeit in Zukunft noch nennenswert verbessern läßt, kann z. Z. nicht beurteilt werden.

11. Welche technologischen Entwicklungen mit welchen möglichen Wirkungsgraden sind bei sogenannten Ganzjahresreifen in Sicht?

Der Ganzjahresreifen – ein Kompromiß zwischen Sommer- und Winterreifen – wird auch weiterentwickelt werden. Bis jetzt erreicht seine Wintertauglichkeit nicht die des Winterreifens.

12. Wie hoch war vor dem Verbot von Spikesreifen in der Bundesrepublik Deutschland die jährliche Schadensbilanz dieses Reifens
    a) im Bereich Umweltschäden,
    b) an Straßen,
    c) an Fahrzeugen?

Zur jährlichen Schadensbilanz der Spikesreifen kann folgendes ausgeführt werden:

a) Umweltschäden

Die Beeinträchtigung der Umwelt durch das Abriebmaterial, welches in Kleinstteilen mit dem Wind, mit dem Fahrtwind oder mit Niederschlägen in das Umfeld der Straße verteilt wurde, kann nicht quantifiziert werden.

Rollgeräuschmessungen an Straßen ergaben einen um vier bis sieben dB (A) erhöhten Mittelungspegel von spikesbereiften gegenüber normalbereiften Personenkraftwagen. Die größten Unterschiede traten bei niedrigen Geschwindigkeiten (Gemeindestraßen) auf.

b) Straßenschäden

Die durch Spikesreifen an Straßendecken verursachten Schäden wurden für das klassifizierte Straßennetz (ca. 165 000 km) auf 435 Mio. DM geschätzt.

Diese Kosten erhöhen sich um den Mehrbedarf für häufigere Markierungsarbeiten, für die Beseitigung des Abriebschlammes (bis 25 t/km Autobahn und Winter) und für die erschwerte Reinigung der durch diesen Abriebschlamm verkrusteten Leit- und Schutzeinrichtungen.

c) Fahrzeugschäden

Es entstanden lediglich unbedeutende Glasbruchschäden durch herausgeschleuderte Spikes.

13. In welchen europäischen Staaten sind Spikesreifen unter welchen Bedingungen zugelassen, und wie wird jeweils in diesen Ländern der Verkehrssicherheitseffekt dieses Reifens beurteilt?

In den Ländern, in denen Spikesreifen zugelassen sind, dürfen in der Regel nur Personenkraftwagen und andere leichte Fahrzeuge damit ausgerüstet werden.

Belgien

Spikesreifen dürfen vom 1. November bis 31. März verwendet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h, auf Autobahnen 90 km/h.

Dänemark

Spikesreifen dürfen vom 1. Oktober bis 30. April verwendet werden.

Finnland

Spikesreifen dürfen vom 16. Oktober bis 15. April, im Norden Finnlands vom 1. Oktober bis 30. April, verwendet werden.

Frankreich

Spikesreifen dürfen vom 15. November bis 15. März verwendet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung 90 km/h.

Italien

Spikesreifen dürfen vom 15. November bis 15. März verwendet werden. Es bestehen nach Hubraum abgestufte Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Luxemburg

Spikessreifen dürfen vom 1. Dezember bis 31. März verwendet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h, auf Autobahnen 90 km/h.

Norwegen

Spikesreifen dürfen vom 15. Oktober bis 30. April verwendet werden.

Österreich

Spikesreifen dürfen vom 1. November bis 30. April verwendet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h, auf Autobahnen 100 km/h.

Schweden

Spikesreifen dürfen an allen Fahrzeugen ohne Gewichtsbeschränkung vom 1. Oktober bis 30. April verwendet werden.

Schweiz

Spikesreifen dürfen vom 1. November bis 31. März verwendet werden. Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h. Fahrzeuge mit Spikesreifen dürfen Autobahnen und Autostraßen nicht befahren.

Spanien

Spikesreifen dürfen verwendet werden. Keine zeitliche Begrenzung.

Ungarn

Spikesreifen dürfen verwendet werden. Keine zeitliche Begrenzung.

Für *Griechenland, Großbritannien* und *Polen* gelten keine besonderen Vorschriften.

Über die Beurteilung des Verkehrssicherheitseffektes der Spikesreifen durch diese Länder liegen der Bundesregierung Informationen offizieller Stellen nicht vor.

14. Wie quantifiziert die Bundesregierung den Verkehrssicherheitseffekt von Spikesreifen?

Den Verkehrssicherheitseffekt von Spikesreifen kann die Bundesregierung nur näherungsweise quantifizieren.

Die Benutzung von Spikesreifen bringt auf eisbedeckter Straße bei Temperaturen um den Gefrierpunkt dem Verkehrsteilnehmer zwar eine gewisse Erhöhung der Verkehrssicherheit; insgesamt gesehen hat sich dies jedoch in der Praxis auf die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nicht ausgewirkt. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden infolge „Schnee- und Eisglätte" an der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden schwankte von 1970 bis einschließlich 1980 zwischen 6,5 v. H. und 2,6 v. H. Das seit 1975 bestehende Verbot der Spikesreifen hatte hierauf keinen Einfluß.

15. Kann die Bundesregierung Ergebnisse der Reifenprüfstelle des TÜV bestätigen, daß die durch Spikesreifen verursachten Schäden durch die technologische Weiterentwicklung dieses Reifens derart gemindert werden konnten, daß nur noch ca. 10 v. H. der Straßenschäden entstehen, wie sie der frühere Spikesreifen verursachte?

Nein. Soweit der Bundesregierung bekannt ist, haben die Technischen Überwachungs-Vereine auch keine Verschleißuntersuchungen durchgeführt.

16. Wann hat die Bundesanstalt für Straßenwesen die Verschleißwirkung neuerer Generationen von Spikesreifen das letzte Mal untersucht, und zu welchen Ergebnissen ist sie dabei gekommen?

Einige Neuentwicklungen von Spikesreifen wurden letztmalig 1980 untersucht. Die Ergebnisse bestätigen die aus einem großen Untersuchungsprogramm bis 1977 gewonnene Erkenntnis, daß Spikesreifen neuerer Bauart ungefähr 30 v. H. des Verschleißes von früheren Spikesreifen mittlerer Aggressivität verursachen. Dennoch liegt die Aggressivität dieser Reifen auch unter den günstigsten Bedingungen mindestens 100mal höher als die von Reifen ohne Spikes.

17. Um wieviel Prozent sind die Straßenschäden insbesondere hinsichtlich der Bildung von sogenannten Spurrillen seit der Einführung des Spikesreifen-Verbots zurückgegangen?

Straßenschäden in Form von Spurrinnen (Querunebenheiten) können mehrere Ursachen haben. Im allgemeinen können diese, die sowohl im Schwerverkehr als auch im spikesbereiften Personenkraftwagen-Verkehr liegen, eindeutig voneinander unterschieden werden. Abriebbedingte Spurrinnen sind seit dem Verbot der Spikesreifen bedeutungslos geworden.

18. Welche Ausnahmegenehmigungen in den verschiedenen Bundesländern hat es seit Einführung des Spikesreifen-Verbots gegeben?

Bayern

In einigen genau festgelegten Gebieten im Bayerischen Wald und am Alpenrand wurden auf Antrag in wenigen, begründeten Einzelfällen Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Im bayerisch-österreichischen Grenzraum werden wegen der hier gegebenen Besonderheiten (Transitverkehr, kleiner Grenzverkehr), Fahrzeuge mit Spikesreifen, die aus Österreich kommen, in Anwendung des Opportunitätsprinzips nicht beanstandet.

Baden-Württemberg

Für einzelne Krankenkraftwagen wurden in besonders gelagerten Fällen Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Hessen

Auf Vorschlag der Kassenärztlichen Vereinigung werden einer begrenzten Zahl von Ärzten in bestimmten Gebieten Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Nordrhein-Westfalen

Fahrzeuge nach dem nordrhein-westfälischen Rettungsgesetz dürfen bei winterlichen Straßenverhältnissen Spikesreifen verwenden.

Saarland

Einigen Notarztwagen, Rettungswagen, Krankentransportwagen, die im Notfalldienst eingesetzt sind und zu den im Katastrophenschutz erfaßten Organisationen gehören, wurden Ausnahmegenehmigungen erteilt.

19. Welche Voraussetzungen müßten nach Auffassung der Bundesregierung für eine Aufhebung des Spikesreifen-Verbots erfüllt sein?

Nach dem bisherigen Erkenntnisstand hat sich an dem Sachverhalt, der 1975 zum Verbot der Spikesreifen geführt hat, nichts geändert. Die Frage nach der Aufhebung des Spikesreifen-Verbots stellt sich daher erst dann, wenn eine wesentliche Änderung des derzeitigen Sachverhalts vorliegt.

20. Wie beurteilt die Bundesregierung eine mögliche Ausweitung von Ausnahmegenehmigungen bei reduziertem Einsatz von Streumitteln?

Die Bundesregierung erwartet von einer Ausweitung der Ausnahmegenehmigungen auch bei einem reduzierten Einsatz von Streumitteln keinen Verkehrssicherheitsgewinn. Siehe auch Antwort auf Frage 14.

21. Hält es die Bundesregierung für denkbar, daß Spikesreifen nur in verschiedenen Regionen mit bestimmten topographischen Gegebenheiten zugelassen werden?

Schwierige topographische Gegebenheiten schließen nicht zwangsläufig auch eine Häufung von Fahrbahnzuständen ein, in denen Spikesreifen Vorteile gegenüber spikeslosen Winterreifen haben (Eis um 0° C). Unabhängig davon, daß in diesen Regionen einheimische Verkehrsteilnehmer besser mit winterlichen Straßenverhältnissen vertraut sind, sind Winterreifen und Schneeketten in der Regel nützlicher.

22. Welche straßenschonenden technologischen Weiterentwicklungen erwartet die Bundesregierung beim Spikesreifen?

Vorhersagen sind nicht möglich. Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam die weitere Entwicklung.

23. Welche konkreten Vorstellungen hat die Bundesregierung, um das Fahren auf winterlichen Straßen in Zukunft insgesamt sicherer zu machen?

Die Verkehrssicherheit auf winterlichen Bundesfernstraßen wird durch Maßnahmen des Winterdienstes angemessen gewährleistet.

Sie kann letztendlich nur dann merklich erhöht werden, wenn die Fahrweise den winterlichen Verhältnissen auf den Straßen besser angepaßt wird.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0172-6838